SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo número, los Senadores presentes recibimos al señor Representante Víctor Rossi.

(Es la hora 14 y 17 minutos.)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el agrado de recibir al señor Representante Víctor Rossi, quien pidió ser escuchado a los efectos de contestar algunas alusiones hechas en su momento en este ámbito.

SEÑOR ROSSI.- Efectivamente, pedí ser recibido en esta Comisión porque tomé conocimiento de que en una reunión celebrada el 10 de julio de este año, que consta en el Distribuido Nº 1619/02, se recibió a la Asociación de Empresarios Individuales del Transporte de Pasajeros Nucleados de CUTCSA. En esa instancia, la señora Bonari manifestó: "El señor Felipe Martín nos dijo: 'Sáquense con peine fino que los coches vayan a dar rentabilidad nunca más'. ¿Por qué puede dar rentabilidad Autoparque, en la que participa el señor Rossi, y nosotros no? ¿Cuál es la diferencia?" Posteriormente siguió desarrollando el tema.

Esta precisión la hizo a requerimiento de la señora Senadora Arismendi, en función de un comentario anterior que también consta en la versión taquigráfica, aunque en la transcripción no aparece ningún nombre.

De lo manifestado por la señora Bonari surge muy claramente que vincula la participación del señor Rossi en el funcionamiento de la empresa Autoparque y en la generación de réditos y ganancias que parece no logran las empresas del transporte urbano de pasajeros.

Esta afirmación verdaderamente me ha sorprendido. Considero que es mi deber señalar en este ámbito que no tengo ninguna relación con la empresa Autoparque, tal como lo manifesté en la carta que le envíe al señor Presidente. La única relación es la que tenemos todos los ciudadanos que circulamos en el departamento de Montevideo. No tengo ninguna relación personal ni familiar y no conozco que ningún miembro de mi familia tenga relación con la empresa Autoparque, que trabaje en ella y mucho menos que integre su capital accionario ni que sea parte de la Dirección de esa empresa.

Por ello, resulta imprescindible dejar esta constancia, a los efectos de que en la versión taquigráfica no quede ninguna duda sobre esto. Realmente, la afirmación que se ha hecho a propósito de mi persona, además de ser falsa, me parece que podría llevar a que los señores Senadores, en este Legislatura o incluso en otras posteriores, sacaran conclusiones absolutamente indebidas.

Cabe expresar que esta materia tiene algunos capítulos anteriores. Efectivamente, siendo quien habla Director de la Intendencia Municipal de Montevideo, se realizó el llamado a licitación para el funcionamiento de la empresa Autoparque, que es un servicio controlado que se lleva a cabo por parte de particulares, en Montevideo. Por cierto, ha sido un servicio polémico y legítimamente discutido. Sin embargo, a lo largo de ese proceso de licitación que fue promovido por la Intendencia y por nuestra Dirección, precisamente en el momento de tomar las definiciones con respecto a las distintas propuestas presentadas, manifestamos nuestra posición negativa a la adjudicación, es decir que nuestra opinión personal como Director de Obras y Servicios, en aquel caso, fue negativa. Por nuestra parte, entendíamos que era conveniente que esa licitación quedara sin adjudicar. Durante todo el tiempo que estuvimos en la Intendencia y hasta el 14 de febrero de 1995 esa licitación no fue adjudicada. Posteriormente, al cambiar las autoridades de gobierno, asumió otro Intendente de Montevideo, junto a otro equipo de trabajo y nosotros dejamos de ser Directores.

Entonces, este tema fue promovido a la Junta Departamental, la que resolvió la aplicación del sistema actual. En ese entonces, sin ser ya funcionario municipal, volví a ser citado por la Comisión de Transporte de la Junta Departamental -aclaro que fui invitado, es decir, no tenía la obligación de concurrir- instancia en la cual se me preguntó por qué en el expediente figuraba un informe con mi firma con una opinión contraria a la del equipo técnico que había evaluado la propuesta y distinta también al dictamen de la Comisión de Adjudicaciones de la Intendencia Municipal de Montevideo.

Cuando comparecimos ante la Junta Departamental el día 11 de julio de 1995 explicamos el motivo de nuestra posición y afirmamos que manteníamos nuestras reservas en función de que había una serie de elementos, a nuestro entender nuevos, que no habían sido tenidos en cuenta en el pliego original, sencillamente porque en todo este proceso fuimos aprendiendo y entendimos que debían adecuarse para un mejor funcionamiento.

No voy a ahondar en este tema que, por cierto, no viene al caso, pero sí quiero hacer entrega a los señores Senadores de una copia del informe del 13 de enero de 1995 que es parte del expediente de esta licitación, donde consta nuestra posición. También vamos a dejar copia de la versión taquigráfica de la Comisión de Tránsito y Transporte de la Junta Departamental de Montevideo, con fecha 11 de julio de 1995. Tenemos la aspiración de que se integren como documentos a la versión taquigráfica, ya que de ahí van a surgir claramente -además de que allí figura nuestra afirmación de que no tenemos ninguna vinculación con la empresa Autoparque- algunas valoraciones con respecto al funcionamiento de esta empresa en los servicios que cumple en Montevideo.

Quedamos a las órdenes para contestar cualquier pregunta de los señores Senadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tengo la impresión de que esa señora divagó; estaba diciendo algo y de pronto hizo esas afirmaciones. Creo que ella no sabía lo que le había molestado al señor Diputado Rossi. Pienso que la intención era lanzar alguna cosa bastante ligeramente, en medio de todo lo que se decía.

Desde ya le adelanto, señor Diputado, que vamos a enviarle una copia de la versión taquigráfica de esta sesión. Por supuesto, se va a agregar al expediente los documentos que acaba de entregarnos.

Por último, agradecemos al señor Diputado Rossi la información que nos ha brindada.

(Se retira de Sala el señor Representante Nacional Víctor Rossi.)

(Ingresan a Sala miembros del Directorio de CUTCSA)

SEÑOR PRESIDENTE.- Damos la bienvenida a los integrantes del Directorio de CUTCSA y antes de comenzar queremos expresar que esta Comisión está compuesta por siete miembros, pero muchos de ellos, por distintas razones, no han podido concurrir en el día de hoy, pero de todos modos recibirán la versión taquigráfica de lo manifestado en esta sesión.

El 10 de julio nos visitó un grupo de personas que hizo una cantidad de denuncias, razón por la cual queríamos oír vuestra opinión al respecto.

SEÑOR SALGADO.- Agradezco que nos hayan recibido en el día de hoy y entendemos que en la situación que está viviendo nuestro país, los Senadores de la República tengan que atender asuntos que son más importantes para el conjunto de la población.

SEÑOR PRESIDENTE.- En realidad, consideramos que este tema es sumamente importante, pero reitero que por circunstancias fortuitas muchos de los Senadores que integran la Comisión no pudieron estar presentes.

SEÑOR SALGADO.- No vamos a poder exponer nuestro punto de vista sobre cada una de las denuncias y manifestaciones que se hicieron porque para ello tendríamos que utilizar varios quilos de papel. Por lo tanto, trataremos de ser lo más breve posible.

Sí creemos -y lo vamos a decir- que en un Estado democrático como el nuestro no se debe abusar de este tipo de cosas y tratar de buscar ámbitos que en otros lados no se encuentran para expresar falsedades o verdades a medias -que son la peor de las mentiras- y, quizás, aprovecharse de la muy buena intención de quienes no tienen conocimiento de lo que sucede internamente en una empresa. CUTCSA es una empresa de transporte que está cumpliendo sesenta y cinco años -antes estaba conformada por transportistas individuales- y tiene una situación muy compleja.

Vamos a tratar de ser muy breves en nuestra exposición. Hemos traído un memorándum escrito e iré dando alguna explicación sobre algunos de los temas, sin perjuicio de que cuando lo entiendan necesario nos hagan las preguntas aclaratorias.

Antes de continuar, quisiera decir que aquí está representada la empresa desde el punto de vista legal a través de quien habla, en calidad de su Presidente, de su Secretario, el señor José Ferreiro, de su Gerente General, el señor Souto, de su asesor letrado, el señor Panizza y de su contador general, el contador Barcia.

Para que tengan idea de cuál ha sido nuestra historia, me gustaría decirles simplemente que cualquiera de los que estamos acá, antes de entrar al Directorio de CUTCSA u ocupar un cargo jerárquico dentro de la empresa, supimos cortar boletos, manejar, etcétera. En mi caso personal ingresé como ordenanza -lo mismo con respecto al contador general- y, por lo tanto, no llegamos a la Dirección de esta empresa de afuera y sin conocimiento. Como decimos habitualmente, es como si hubiéramos nacido arriba del ómnibus.

SEÑOR PANIZZA.- De acuerdo al memorándum que hemos traído queremos decir que con respecto a los planteos y acusaciones formuladas por la Asociación de Empresarios Individuales, intentaremos dar respuesta a lo manifestado por ellos, aclarando que esta tarea se dificulta por la incoherencia, vaguedad y falta de precisión de las manifestaciones de la Asociación, y por la desprolijidad y desorden de su exposición.

Estas manifestaciones tienen un cúmulo de falsedades y en algunos casos buscan deformar la verdad con el ánimo de confundir, aprovechando el desconocimiento de los integrantes de esta Comisión.

Previamente queremos señalar que las personas que concurrieron a esta Comisión y los que eventualmente los respaldan constituyen una ínfima minoría de la masa social de CUTCSA, y que la Asociación que dicen representar ha ido perdiendo la casi totalidad de sus adherentes a raíz de sus conductas contrarias a los intereses de la empresa.

Casi todos ellos han aspirado, y algunos han logrado acceder a posiciones en el Directorio y Comisión Fiscal de la empresa. Así, la Dra. Teresa Ginés fue primero Fiscal y luego Directora, y el Dr. Luciano Candelone, esposo de la Sra. Graciela Bonari, primero Director y luego Fiscal, cargo éste que ocupó como suplente por fallecimiento del titular. Ambos accedieron a estos cargos en momentos muy especiales cuando la empresa pasaba por una situación interna muy difícil, y sobre la base de una campaña de promesas y proyectos imposibles de cumplir.

La Sra. Bonari no es propietaria de CUTCSA.

La modalidad escandalosa, inescrupulosa, divisionista y no constructiva de sus actuaciones, hizo que en los sucesivos intentos de reelección ambos fracasaran estrepitosamente. La mejor posición alcanzada por cualquiera de los candidatos de los Grupos que ellos encabezaron en las últimas elecciones realizadas el 27 de mayo de 2000, fue la de cuarto suplente a Directorio.

Todo esto está documentado en los anexos que no vamos a revisar ahora.

A su vez, la Corte Electoral que no le correspondía intervenir en las elecciones de CUTCSA.

La posición de la AEI -asociación de empresarios que estuvo presente el día 10 de julio en esta Comisión- también fue extremadamente minoritaria en asambleas ordinarias y extraordinarias convocadas para aprobar los balances o reformar el Estatuto Social (anexo b).

Entendemos que estos propietarios, que representan 17 cuartas partes en las más de 4.000 que tiene la Empresa, sólo están motivados por el fin espurio de sacar ventajas de política interna que no han podido alcanzar legítimamente y que ahora buscan por el camino de desprestigiar la Dirección de CUTCSA y dificultar su actuación. Se acompaña como anexo c) cuadros demostrativos de la composición de la Empresa.

Se acompañan Estatutos de la empresa (anexo d).

SEÑOR SALGADO.- En al anexo a) figura todo el padrón electoral, que está constituido por el conjunto de propietarios que votan en las elecciones de CUTCSA. También incluimos el suplemento informativo que se entregó a los propietarios para que supieran la forma en que tenían que votar, que en ese caso figura en blanco y negro. El original está en colores, y se adjudicó un color a cada lista de manera de identificarla. También estaban las fotos de cada candidato -el voto no es por lista sino por personas- de manera que el votante tenía que marcar con una cruz el candidato a Director o a Fiscal que deseara votar. Esta fue la forma en que se votó en el año 2002.

Para lograr un escrutinio rápido -teniendo en cuenta la cantidad de gente que vota en CUTCSA- se empleó un método electrónico que constaba de un código de barras para cada candidato, por lo que simplemente se pasaba el lápiz lector para ir contando los votos.

Además, la Comisión Electoral está representada por todos los grupos políticos. Por ese motivo, se adjunta un informe de la Corte Electoral que expresa que en cierto caso puntual, se comunicó a la mencionada asociación dicha designación, aunque se aclaró que la funcionaria no investía representación oficial y que el organismo no asumiría ninguna competencia frente al acto referido.

Por otro lado, para dar más seguridad al acto, ya que era el primer año en que se empleaba el método electrónico, luego de finalizado el escrutinio por este último sistema, se labraron actas, se guardaron las urnas en el tesoro de CUTCSA y cada grupo político se llevó una llave de un candado; debemos aclarar que se colocaron cinco candados, uno por cada sector. Además, se pidió que cada uno comprara su candado porque, como se podrán imaginar, en estas circunstancias debíamos tener las cosas más que claras. Al día siguiente, en el club CUTCSA se realizó un recuento manual y el escrutinio resultante fue firmado por la doctora Ginés, integrante de la Comisión Electoral, estableciendo su acuerdo con el mismo y la coincidencia de éste con el obtenido por el método electrónico.

Con respecto a los resultados, los primeros siete cargos a Director van hasta el doctor Campos, quien obtuvo 2.332 votos y, de allí en adelante, figuran los suplentes. El primero de ellos fue el señor José Albérico Camarero; el segundo, el señor Carlos Lago; el tercero, el señor Pedro Benois; la cuarta suplente fue la señora Teresa Ginés y, por nombrar a alguna de las personas que estuvieron presentes en la Comisión, la señora Carmen Posada obtuvo 299 votos y Antonio González logró 197 votos.

SEÑOR PANIZZA.- Pasamos ahora a analizar la situación económica de la empresa, tema que se trató en esta Comisión, creando una gran confusión.

La situación económica de la empresa, como la de muchas de este país, se ha visto fuertemente deteriorada por incrementos de costos y bajas muy importantes en la demanda de pasajes. Esto obligó a CUTCSA a financiarse con el sistema bancario, con el que mantiene importantes líneas de crédito.

Posteriormente, y en virtud de las notorias restricciones del crédito bancario, también se operó con préstamos de particulares. En ambos casos, una de las garantías posibles, y que fue usada reiteradas veces, es la cesión del crédito futuro contra la Intendencia Municipal de Montevideo por subsidio al transporte. Este crédito se cede al acreedor en garantía del pago de las operaciones y la Intendencia Municipal presta su conformidad únicamente en calidad de futura deudora. En ningún caso el acreedor cobra el subsidio en la Intendencia. CUTCSA paga directamente al acreedor al vencimiento de la operación y con una nota de éste la garantía queda liberada y la Intendencia paga el subsidio a CUTCSA. Esto quiere decir que no hay nadie que se lleve la plata del subsidio.

La Intendencia sabe que este es un mecanismo que usa la empresa para satisfacer sus necesidades de crédito y no le interesa -y no tiene por qué hacerlo- controlar quién es el acreedor. Este mecanismo tan sencillo y claro dio lugar a las acusaciones tan fantasiosas como infundadas que se hicieron sobre el destino que da CUTCSA al dinero que paga la Intendencia por concepto de subsidio. Estas cesiones de crédito se han hecho, no sólo a favor del señor Rospide, sino también de organismos del Estado, como el Banco de Previsión Social, y de otros bancos, como el Sudameris, La Caja Obrera y Discount Bank.

Debe mencionarse también que cuando fue necesario decidir la primera operación con el señor Rospide, se tuvo especialmente en cuenta la persona con la que se contrataría, su conocida solvencia moral y económica y su reconocimiento en la plaza. A través de la operativa mantenida con el señor Rospide, se confirmó esta apreciación y quedó en evidencia que estas operaciones están a la altura de empresas serias como CUTCSA y del propio señor Rospide

Por último, debemos decir que operaciones de garantía como estas no sólo son hechas por CUTCSA, sino que también las realizan otras empresas del sector, e incluso aquellas ajenas al transporte, como por ejemplo, las mutualistas de asistencia médica con las partidas que reciben de DISSE.

SEÑOR SALGADO.- En este caso, claramente se quiso confundir a los integrantes de la Comisión -creemos que no hay confusión en quien lo dijo- porque, como se señaló, este mecanismo del subsidio siempre fue utilizado, no solamente en CUTCSA, sino también en el resto de las empresas. Simplemente se trata de una herramienta que, por un lado, permite a las empresas tener una garantía que no es una hipoteca -o algo de mayor costo- y acceder a créditos con intereses más bajos. Este método se utiliza y se seguirá empleando hasta con el propio Estado.

Todo lo que se señaló en cuanto a las inversiones es totalmente falso, porque es una garantía por un préstamo que no se obtenía en la banca, ni siquiera con esas garantías que eran prácticamente reales.

SEÑOR PANIZZA.- Con respecto al ingreso de propietarios a puestos de trabajo, queremos responder a lo que aquí se dijo en cuanto a que había una especie de "corralito" por el que no podían entrar a trabajar. El Estatuto expresa, en su artículo 21: "II. La Sociedad por medio de su Directorio, contratará y tendrá a sus exclusivas órdenes a todo el personal de conductores, guardas, etcétera, fijándoles el sueldo, el reglamento de trabajo y la responsabilidad. El accionista propietario o los socios del accionista si es persona jurídica, tendrán preferencia para desempeñar en su unidad los cargos de conductor y guarda pero, aún conservando su condición de patrones, quedarán sujetos a las mismas responsabilidades que los empleados dependientes."

Como se podrá apreciar, los señores accionistas propietarios no adquieren al momento de comprar una cuotaparte en una de las unidades administradas por CUTCSA el derecho a ingresar. Ello queda supeditado a la necesidad de cubrir puestos de trabajo.

Como es de conocimiento de los señores Senadores, CUTCSA viene realizando una reestructura desde el año 1996 a efectos de hacer viable su funcionamiento en los momentos que se viven, los que se han agudizado en el correr de este año.

De haberse tomado el criterio sustentado por los integrantes de la Asociación de Propietarios Individuales, CUTCSA debería haber procedido al despido de toda su plantilla de más de 2.000 obreros para permitir el ingreso de los nuevos propietarios. Estamos, sin embargo, frente a una preferencia que sólo se ejercita cuando hay vacantes.

SEÑOR SALGADO.- Un poco la historia de CUTCSA es que mucha gente que tenía otros negocios compraba, como inversión, una cuarta parte en la empresa, la que tenía que tomar personal para que ese ómnibus funcionara. Por el hecho de que hoy quieran hacer uso inmediato, por distintas razones, del trabajo, CUTCSA no puede despedir al personal que había tomado en su momento. Lo que sí puede hacer es lo mismo que hemos estado haciendo desde 1996: ir graduando los ingresos de acuerdo con los egresos que se van dando. En los últimos dos años, lo que simplemente tuvimos que hacer para adecuar los costos sin tener que tomar medidas de desafectación de personal o despedir, fue parar los ingresos y aprovechar la circunstancia de todo el personal que se iba retirando para que la estructura fuera menor.

SEÑOR PANIZZA.- Otro tema refiere a la mala administración. En este sentido, decimos: "Tampoco aceptamos las imputaciones de mala administración.

Al contrario, desde hace ya más de cinco años se han ido tomando medidas para rebajar los costos como modo de equilibrar la situación en un mercado declinante.

- Se ha formulado un Plan de Emergencia para la Reestructura de CUTCSA (anexo f).
- Se han habilitado más de 200 coches con conductor cobrador y sin guarda, y se está gestionando un acuerdo con la Intendencia Municipal de Montevideo y los trabajadores para incorporar a ese régimen una cantidad mayor.
- Se ha habilitado la incorporación transitoria al Seguro de Paro Nacional del personal excedente.
- Las medidas apuntadas no significaron en ningún caso despido de ningún trabajador, manteniéndose a todos ellos la fuente de trabajo.
- Se han racionalizado tareas.
- Se ha gestionado la incorporación de la tecnología para facilitar las funciones del cobrador, sea guarda o conductor, y para controlar la recaudación, los horarios y los recorridos.
- En medio de esta dificultad económica se han renovado en dos años más de 300 ómnibus, sustituyéndolos por vehículos más modernos y económicos con el consiguiente ahorro de combustible y mantenimiento.

Estas son algunas de las medidas que se han tomado.

SEÑOR SALGADO.- Como decía el señor Panizza, estas son sólo algunas de las medidas que se han ido tomando.

También como se dice aquí, hay un Plan de Emergencia y Reestructura de CUTCSA que se firmó el 14 de setiembre de 1998 con los trabajadores, y de allí en adelante, en un momento muy difícil porque la caída de mercado se venía dando -y suponíamos que iba a ser cada vez mayor- se eligió el camino de poner en práctica la reestructura juntos. Y así lo dice el convenio, en el que un punto es asegurar la viabilidad de la empresa, y otro asegurar el trabajo de todos los que integran la plantilla de personal de CUTCSA. Sobre esa base nos hemos manejado hasta el día de hoy; aun con las actuales dificultades, estamos planteando seguir transitando ese camino. Eso es lo que lleva a graduar los ingresos y a que muchas de las reestructuras no se comprendan bien.

En fin, lo que debe quedar claro es que aquí hay un plan y un convenio de setiembre de 1998 que creemos -y quienes lo conocen lo han dicho- que dentro de la actividad privada ha sido un gran logro, puesto que a través de él se pudo elaborar la reestructura de una empresa que tenía 6.000 trabajadores, en un momento de fuerte caída del mercado, con un alto costo, fundamentalmente financiero, y con un fuerte exceso de personal. Se ha hecho, hoy, mediante los conductores cobradores, e inclusive incorporando tecnología en el momento que corresponda y sin dejar a ningún trabajador por el camino, ni choferes ni guardas.

SEÑOR PANIZZA.- En cuanto al vaciamiento de la empresa, lavado de dinero, expulsión de propietarios por hacer preguntas, asesinatos, corrupción y otras fantasías, decimos: "Estas menciones contenidas en los planteos de los integrantes de la Asociación de Empresarios Individuales, no sólo son falsas sino que provienen de una imaginación delirante y no tienen el más remoto contacto con la realidad.

Es imposible rebatirlas en forma concreta porque se limitan a simples manifestaciones sin expresión de circunstancias o hechos que las fundamenten. Sin embargo, debe señalarse que rozan la honorabilidad de personas e instituciones ajenas a las divergencias y reclamos que plantean los comparecientes del 10 de julio, tales como la Intendencia Municipal de Montevideo, reiteradamente acusada de complicidad con CUTCSA en malversación de fondos, y el Poder Judicial de quien se dice que CUTCSA ‘corrompe todo lo que toca, más allá de todo a nivel judicial o del que sea’.

También menciona a integrantes del Parlamento como el Diputado señor Víctor Rossi, agraviándolo sin fundamento ni necesidad."

La verdad es que no se anduvieron con chiquitas.

SEÑOR SALGADO.- Las acusaciones comienzan desde que era niño. Más de lo que se dice aquí no podemos agregar. Estamos acostumbrados a escuchar estas cosas por parte de algunas de estas personas y no podemos ni defender, ni hacer mayores comentarios. Simplemente, nos vamos a limitar a expresar que para nada es correcto y que sigue la línea de las demás cosas que han dicho, totalmente fuera de lugar.

SEÑOR PANIZZA.- Al no referirse a ningún hecho concreto, es imposible rebatir esto. Es evidente que no mencionan ninguna circunstancia, porque no pueden.

En cuanto a las propiedades y negocios de la dirección de CUTCSA, decimos: "Las propiedades y negocios atribuidos a la dirección de CUTCSA también son fantasiosas y falsas, y nosotros ignoramos el fundamento con que se mencionan, sin perjuicio de que reivindicamos el derecho de cualquier integrante de la dirección de CUTCSA de participar a título personal en cualquier operación lícita al margen de la empresa, siempre que no exista oposición de intereses o incompatibilidad con su situación en CUTCSA."

SEÑOR SALGADO.- Reitero lo que decía al principio: todos somos hijos de inmigrantes, de gente que vino aquí a trabajar. Quizá los más jóvenes disfrutamos de gran parte del trabajo y del sacrificio de nuestros padres, de la forma de vivir y de todo lo que supone para una persona que vive fuera del lugar en que nació. Esto lo vemos en gente que se va del Uruguay a trabajar a otros lados, que también cambia su forma de vivir.

Lo que tenemos está a la vista. Cada vez que firmamos una solicitud de crédito en el Banco de la República -que siempre trae aparejada una garantía solidaria- no sé si por inconsciencia, seguimos siendo los que tenemos la casita a nuestro nombre, el autito y la parte en la empresa.

SEÑOR PANIZZA.- Con relación a la garantía solidaria de la doctora Teresa Ginés, aclaramos: "La Dra. Teresa Ginés en su calidad de Directora de CUTCSA otorgó en su momento, al igual que todos los demás Directores, una garantía solidaria a favor del Banco de la República Oriental del Uruguay para las obligaciones de CUTCSA.

Como es sabido, estas garantías no caducan por el hecho de que el Director que las dio haya cesado en su cargo. Sólo se extinguen con la cancelación de la obligación garantizada.

Sin perjuicio de ello, y atendiendo a los requerimientos de la doctora Ginés, CUTCSA ha solicitado al Banco de la República que la libere de la garantía otorgada.

Sin embargo la decisión última compete al Banco de la República."

SEÑOR SALGADO.- Simplemente, una aclaración, y es que cuando ellos vinieron aquí la doctora Ginés sabía -porque se lo habíamos comunicado- que la nota estaba en poder de los servicios del Banco de la República y que iba a ser elevada.

Por el contrario, lo que se está planteando es cambiarla por el Director que entró en su lugar.

SEÑOR PANIZZA.- "Manejo de dinero y separación de fondos. Se hacen acusaciones de desaparición de fondos y se solicita una Auditoría del Gobierno en las arcas de CUTCSA y otra a la Intendencia Municipal.

Sin perjuicio de que no nos corresponde opinar por la Intendencia Municipal, manifestamos que CUTCSA ya tiene una Auditoría externa completa y exhaustiva cuyos informes, sin perjuicio de resaltar la difícil situación de la empresa, se pronuncian en todos los casos en el sentido de que los Balances están hechos con criterios técnicos razonables y reflejan fielmente la situación de CUTCSA (anexo h).

Estos informes son presentados junto con el Balance a cada Asamblea, que los aprueba al igual que el Balance por amplia mayoría." Cabe aclarar que la Auditoría es la Price Waterhouse Coopers.

SEÑOR SALGADO.- Simplemente, queremos agregar que está adjunto el informe del último Balance de lo que refleja la Auditoría Price Waterhouse Coopers, que desde 1990 audita la empresa.

SEÑOR PANIZZA.- "Deuda de los coches con el Banco de la República.

Se manifiesta que los coches han pagado su deuda por importación con el Banco de la República, y que sin embargo CUTCSA no las ha cancelado.

En realidad las deudas por renovación que han pagado los coches son las que asumieron con CUTCSA.

Las deudas con el Banco de la República, si bien figuran a nombre de los propietarios, son totalmente diferentes a aquellas, no han sido, ni deben ser pagadas por los propietarios, sino que han sido asumidas por CUTCSA según Convenio interno entre ésta y los propietarios."

SEÑOR SALGADO.- Cabe aclarar que tenemos un sistema, denominado FRA -Fondo de Reposición y Amortización- que se inicia entre los años 1961 y 1962, consolidándose en 1966. Se trata de un Fondo para ayudar, de alguna manera, en los vaivenes de los tipos de cambio. O sea, actúa como un seguro de cambio. En realidad, es difícil de explicar, pero es algo parecido a una mutualista, porque uno se beneficia en el momento en que lo utiliza, pero en este caso, en cambio, lo utilizan todos. Desde 1966 a la fecha estamos ya en dos rondas de renovación. Cuando se inició, el convenio que existía entre CUTCSA y el propietario que renovaba el coche -independientemente de lo que pague CUTCSA al Banco de la República, en el caso de que financie los ómnibus- se firmaba en moneda nacional al momento de firmarlo y de recibir el coche, y se pagaba en quince años con una cuota fija. Imaginen los señores Senadores que en aquellos años, es decir por 1970 con la inflación existente en ese entonces, después de cuatro o cinco años se terminaba pagando una cuota equivalente al valor de una caja de fósforos. Después se modificó. El Fondo era solidario, pero lo era demasiado y, entonces, se iba a desfondar.

Entonces, se hizo con un porcentaje de la recaudación. Acá tenemos el convenio que se firma, donde se dice claramente que, en el caso de los últimos coches que se cambiaron, el valor de los que costaban U$S 70.000, en el momento en que empezaban a entregarse -esto es, en diciembre de 1999; estamos hablando de que el dólar cotizaría a $ 11 en aquel momento- el monto se pasaba a moneda nacional. Por tanto, el coche se va pagando con el 10% de la recaudación hasta cancelar esa cifra en moneda nacional sin intereses. O sea que hoy CUTCSA o el conjunto de propietarios, a los que les tocó renovar por orden, tuvieron que enfrentar una situación difícil como les sucedió a los que lo hicieron en 1977 y en 1982.

Creemos que el FRA es lo que ha permitido a la empresa continuar adelante en aquellos momentos y que nadie individualmente quedara en el camino. Esto es diferente a que, por ejemplo, si hay un quiosco menos en la ciudad, los otros venden algo más, porque si nos falta un ómnibus estamos brindando un peor servicio o, en definitiva, recaudando menos para el conjunto.

Sí no se puede hacer -y esta gente lo ha planteado- es que cuando me toca pagar lo hago en pesos y no me hago cargo de las diferencias, pero cuando me corresponde decir lo que ahorré, que me lo pongan en dólares. Se hace de una manera o de la otra. Inclusive, cuando la liquidación final del coche no alcanza para pagar, no se trata de la misma situación que se plantea con el seguro, que viene posteriormente. Precisamente, en ese caso, si se llega al 30 y como se pagaron jornales o gasoil no alcanza para pagar eso, que debe abonarse en ventanilla, nos quedamos sin seguro y sin coche. Si no pagamos la cuota del FRA, nos vamos a quedar sin el coche. Lo que no alcanzó integra un fondo de saldo deudor que el coche en otro momento, cuando ande mejor o tenga menores gastos podrá pagar.

El FRA es concebido desde su inicio como algo solidario. En la opción de asumir una cuenta en dólares, tener que ir a buscar un seguro de cambio y pagarle a un tercero, el seguro de cambio lo hicimos nosotros.

SEÑOR PANIZZA.- "Postura del señor José Herceg, en el cargo de Fiscal del Fondo de Reposición y Amortización (FRA).

El señor José Herceg desde octubre de 1996 viene ejerciendo el cargo de Fiscal del Fondo de Reposición y Amortización.

En los informes producidos por la Comisión Fiscal de este Fondo a los señores Accionistas en los Ejercicios culminados el 31 de julio de 1998, 31 de diciembre de 1998, 31 de diciembre de 1999, 31 de diciembre de 2000 y 31 de diciembre de 2001, el señor José Herceg, al contrario de lo que manifiesta el señor Pereira, propuso a la Asamblea General la aprobación de los respectivos Balances por no merecerle observación alguna los mismos."

Las copias de los informes con las firmas autógrafas del señor Herceg están en el anexo j.

"Sólo dejó de hacerlo para el Ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 1997, que es el único que se presentó a esa Comisión.

De modo que, mal puede el señor Herceg respaldar las afirmaciones de Pereira y Bonari sobre la desaparición de los dineros del Fondo."

SEÑOR SALGADO.- Simplemente, queremos decir que están todas las actas donde firma y el propio señor Herceg aconseja a la Asamblea a aprobar todo lo realizado por el Consejo Administrador del FRA.

SEÑOR PANIZZA.- El no puede acompañar a una delegación que viene a decir que desapareció el dinero del FRA. Aunque él no lo dijo, estudiamos cuidadosamente las actas de la Comisión y advertimos que quienes lo señalaron fueron quienes estaban con él.

"Desarrollo de las Asambleas, elecciones y votos por poder.

Se critica el voto en las Asambleas por mecanismos electrónicos. Fue implantado para sustituir el sistema anterior de voto a mano alzada que no permitía computar debidamente el número de votos de cada asambleísta y para dar cumplimiento a la Ley Nº 16.060 que exige la identificación del votante a los efectos de eventualmente hacer efectiva su responsabilidad por el voto.

Dado que se trata de contar miles de votos, es el único sistema posible y práctico y su mecanismo y funcionamiento ha sido chequeado y auditado en alguna oportunidad por la Auditoría externa Price Waterhouse Coopers, manteniéndose los criterios y recomendaciones sugeridos por dicha Auditoría.

En cuanto al voto por poder en las Asambleas, debe tenerse presente que el mismo es un derecho de los Accionistas otorgado por la Ley y el Estatuto y que el Directorio no puede quitar. Por otra parte se señala que alguno de los comparecientes del 10 de julio también han solicitado a otros Accionistas el otorgamiento de poderes a su favor. Se acompaña como anexo k) el informe de Price Waterhouse Coopers sobre los procedimientos de votación. Se aclara que los poderes no están sellados ni lacrados, sino abiertos y a disposición de los Accionistas que quieran verlos antes o después de las Asambleas.

Las mismas o mayores garantías rodearon las elecciones de mayo de 2000.

En esa oportunidad se registró a todas las listas de votación. Se votó mediante papeletas en las que figuraron los nombres de todos los candidatos de cada lista, debiendo el votante marcar en el cuarto secreto los nombres de los candidatos que elegían. También quedaron espacios en blanco para quien quisiera votar fuera de las listas. Se hizo un primer escrutinio por medios electrónicos, que luego fue verificado mediante otro escrutinio manual que confirmó el resultado del anterior.

La doctora Ginés, entonces integrante del Directorio que cesaba, suscribió las Actas de ambos escrutinios sin observaciones. Estas Actas forman parte del material acompañado como anexo a).

Se señala que para las elecciones de Directorio y Comisión Fiscal, no se admite el poder ya que la Ley Nº 16.060 no lo exige y el Estatuto lo prohíbe".

SEÑOR SALGADO.- Me parece que aquí se trata de confundir las cosas. Ante todo, queda muy claro que en el acto eleccionario no hay poderes. Lo que la ley sí permite es otorgar poderes en las asambleas. En el anexo b) figura cada una de las asambleas que se realizaron y los votos por poder, los que pueden darse por muchos motivos. Esta organización es muy grande y mucha gente forma parte de ella. Para que se tenga una idea de cómo está conformada CUTCSA, podemos decir que hay un total de 3.247 propietarios. Alrededor de 2.000 de ellos trabajan como guardas o conductores y en talleres, etcétera. A su vez, hay 2.423 que poseen una cuarta parte, o menos. Es decir, esa cuarta parte constituye, de alguna manera, la unidad de CUTCSA.

También están aquellos que tienen menos que eso; me refiero, por ejemplo, a los propietarios que vinieron de la ex COOPTROL, en su momento, cada uno de los cuales entró con una doceava parte. Después, tenemos solamente 62 propietarios que tienen más de un coche entero o más de cuatro cuartas partes.

Se debe tener en cuenta que todo esto tiene un carácter familiar. Las asambleas son multitudinarias y a veces muy extensas. A veces no se hacen presente todos, porque algunos tienen, por ejemplo, una parte a nombre de la esposa o de un hijo, que de pronto trabajan en otro lado. Incluso, dentro de los 2.000 propietarios que están trabajando, algunos están desempeñando su actividad y debe por ello pasar un poder a quien lo va a representar. A su vez, esos poderes pueden ser otorgados a personas que estén de acuerdo con las propuestas de un momento dado y también a quienes no lo estén. Esto es algo que ha ocurrido. Sin embargo, creemos que se pretende, de alguna manera, enturbiar el tema con los poderes.

Lo cierto es que la ley permite que estos existan. Pero nunca ellos incidieron en una votación, para definir su carácter de positiva o negativa. En el documento que tenemos figuran todos los casos que hubo y todas las asambleas realizadas. Por ejemplo, en una de esas asambleas, hubo 758 votos por poder. El punto fue aprobado. Los votos presentes en sala fueron en total 3.422; 3.027 personas se manifestaron por la afirmativa y 52 lo hicieron por la negativa. En otra asamblea, hubo 600 votos por poder. El total de votos en sala fue de 1.783; 1.595 personas se manifestaron por la afirmativa y 138 por la negativa, y así sucesivamente. Reitero que nunca el número de poderes incidió en que una votación pudiera resultar positiva o negativa. Inclusive, hubo personas que estuvieron aquí también ese día, que también solicitaron poderes y los llevaron a las asambleas. O sea que hay gente con poderes, que votan negativamente si tiene que hacerlo.

SEÑOR PANIZZA.- Actuación de escribanos públicos en compra venta de unidades.

CUTCSA no limita, ni podría hacerlo, la actividad profesional en las compra-venta de ómnibus entre los propietarios. Lo afirmado al respecto es simplemente falso y de hecho, hay más de una decena de escribanos que intervienen habitualmente en ese tipo de operaciones. Quiere decir que es totalmente libre la intervención.

SEÑORA POU.- Pido disculpas por la pregunta que voy a hacer, pero fueron tantas las cosas que aquí se dijeron, que no recuerdo qué se dijo sobre los escribanos.

SEÑOR PANIZZA.- Se dijo que sólo un estudio podía hacer las escrituras.

"Fondo de Reposición y Amortización - F.R.A.

Antecedentes:

Con fecha 1º de enero de 1961 los señores Propietarios adherentes autorizaban el descuento del 5% de la recaudación bruta de la explotación de la totalidad de los coches de su pertenencia cuyo destino era constituir un Fondo de Financiación para el mejoramiento de los servicios de transportes colectivos, el que sería administrado por CUTCSA.

El mejoramiento de los servicios fue plasmado a través de la incorporación de nuevas unidades a los servicios y la sustitución de viejas unidades por otras nuevas de mayor capacidad.

Con fecha 9 de agosto de 1966 y luego de haber cumplido con las metas establecidas en el año 1961, se resuelve modificar éste y constituir una reserva o patrimonio cooperativo a ser utilizado en:

- Financiar la reposición de los autobuses propiedad de sus integrantes;

- Financiar reparaciones de monto elevado en dichos autobuses;

- Financiar importaciones de respuestas realizadas por CUTCSA.

Por este nuevo reglamento, los señores Propietarios abonaban sus unidades en pesos uruguayos, en un plazo de 15 años, siendo de cargo del Fondo las diferencias en la cotización del dólar americano.

Este mecanismo sufrió el 30 de mayo de 1986 una modificación a efectos de adecuarlo a la realidad económica que se vivía y se estableció el pago de las nuevas unidades por parte de los señores Propietarios con porcentajes de la recaudación que decrecían del 10 al 4% en el proceso de pago.

Sistema actual de renovación de unidades.

Las unidades aportan mensualmente el porcentaje dispuesto por la Intendencia Municipal de Montevideo en oportunidad de la fijación de tarifas urbanas.

Este porcentaje ha estado en el entorno del 4% mensual de la recaudación de cada unidad. Con este porcentaje de descuento se va conformando una cuenta de ahorro por cada unidad.

El ahorro realizado por las unidades se toma, en oportunidad de acceder a la renovación, como parte de pago y el saldo convertido a moneda nacional es financiado con el 10% mensual de la recaudación.

Estos aportes muchas veces no son percibidos efectivamente por CUTCSA en los casos en que los ómnibus tienen saldo deudor en sus cuentas corrientes que imposibilitan hacer efectivos los descuentos.

Eventualmente se cobran si el ómnibus llega a incurrir en el futuro en saldo acreedor.

De esta forma se ha logrado renovar las unidades en dos oportunidades, teniendo los señores Propietarios la tranquilidad de no verse perjudicados por la variación de la moneda extranjera.

Además de financiar la renovación de unidades, el Fondo también financia los repuestos que utilizan los coches, con plazos de amortización que llegan a los 36 meses en moneda nacional.

Como se podrá apreciar este mecanismo creado por CUTCSA ha permitido la renovación de las unidades que administra, como así también la compra de repuestos de elevado monto, dando la tranquilidad a sus integrantes de no verse afectados por las variantes

que se operaron desde su creación a la fecha en la cotización de la moneda extranjera.

El principal beneficio que otorga el Fondo a los Propietarios que renuevan es el de hacerse cargo del costo de la devaluación monetaria en la adquisición del exterior, financiada, de ómnibus, lo que se hace por el mecanismo de asumir el Fondo la financiación en moneda extranjera otorgando al adquirente financiación en moneda nacional.

Por este sistema solidario, del que estamos orgullosos, el costo de la devaluación es una pérdida para el Fondo, que se absorbe debilitándolo en las cuentas de ahorro de las Sociedades de Hecho propietarias de los coches.

Por lo que no es lícito presentar estos débitos como si fueran el resultado de una maniobra o de una mala gestión, ni preguntarse dónde está el dinero del Fondo, cuando se sabe perfectamente de dónde surgen las pérdidas.

Puede decirse que las pérdidas derivan del cumplimiento de su objeto, y que así como todos se benefician cuando les toca renovar las unidades, todos contribuyen absorbiendo colectivamente los costos que es imposible soportar en forma individual."

SEÑOR PRESIDENTE.- Deseo aclararles a nuestros visitantes que todo este material se hará llegar a los demás integrantes de la Comisión.

Asimismo, deseo informarles que esta reunión no podrá durar más allá de las 16 horas, en virtud de que el Senado ha sido citado a esa hora.

SEÑOR SALGADO.- Con respecto al fondo de auxilio, corresponde aclarar que CUTCSA está procurando terminar su trámite, después de haber comenzado las negociaciones correspondientes con la superintendencia, hace cinco años. Concretamente, el trámite está por finalizar, a efectos de que quede legalizado.

Corresponde indicar que este seguro de ayuda mutua existió en CUTCSA desde siempre, pero ahora ha sido necesario adecuarlo. Desde hace unos años, estamos intentado adecuar este seguro, no sólo en el Banco de Seguros, sino también en aseguradoras privadas, pero los costos eran muy superiores al 2,2%, que es lo que se cobra a los coches por concepto de responsabilidad civil y daños a terceros. Todos estos costos, en cualquier empresa aseguradora, incluido el Banco de Seguros, eran muy superiores a lo que demandaba el seguro interno.

Con respecto a TANLEY S. A., que también fue mencionada, adjuntamos un acta de cuando se aprobó su compra en el año 1979. Es un predio ubicado frente a nuestra sede de Larrañaga y Luis Alberto de Herrera. Con esa compra estaba incluida la representación de Leyland, que la tenía Casarino. La actividad de TANLEY S.A. consiste en comprar repuestos, es decir, hacer las importaciones que vienen para los almacenes de la empresa, para venderle a los coches. Insisto en que esta es la única actividad que tiene.

A continuación, me voy a referir al destino del subsidio del boleto. Se intentó decir que el subsidio no se destinaba a los coches. En uno de los documentos que dejamos a los señores Senadores, adjuntamos copia de las mismas cuentas corrientes que incluyó el grupo de gente de AEI, y donde dice "Subsidio IMM", así como en el haber marcamos la recaudación del coche en función de las horas, también acreditamos, del total que se cobra del subsidio, el porcentaje a cada uno de los coches. CUTCSA le acredita el 100% del subsidio que recibe a los coches, por el mismo mecanismo que le acredita las recaudaciones por hora trabajada.

SEÑOR FERREIRO.- Se divide el total del subsidio entre las horas trabajadas, y se reparte proporcionalmente.

SEÑOR PANIZZA.- En realidad, no llegamos a entender qué quiso decir la señora Bonari cuando manifestó que el subsidio se lo pagan los coches a sí mismos. Esta expresión nos resultó indescifrable. Nos limitamos a mostrar que el subsidio se acredita en el haber de los coches. En realidad, la señora Bonari debía explicar qué es lo que quiso decir.

SEÑOR SALGADO.- A continuación, me voy a referir a lo que se indicó acerca de la denuncia penal. Tal como figura en la versión taquigráfica, en determinado momento, creo que el señor Senador Michelini preguntó si, ante lo que se estaba afirmando, se iba a hacer alguna denuncia. En realidad, quiero indicar que no es así. Simplemente, coincidiendo con una Asamblea que se estaba realizando con la finalidad de reformar el Estatuto, se hizo una denuncia penal. La finalidad era llamar la atención de la prensa e, incluso, se logró que se publicara una foto del Presidente y se escribiera un título en el que se decía que estaba citado por la Justicia penal.

Reitero que esto ocurrió en vísperas de una Asamblea; en realidad, la única que se realizó por el tema del FRA. Después de los estudios que se hicieron, se archivó inmediatamente. Esta es la única denuncia que hubo en todo este tiempo.

A nuestro juicio, los fines son político internos. Se van agotando ámbitos para plantear este tipo de situaciones, y de alguna manera, se logró acceder a esta Comisión del Senado, que tiene suma importancia. Incluso, en la tarde de ayer hubo gente que me llamó -aclaro que no dimos difusión internamente a este tema- para preguntarme si era cierto que hoy estábamos citados para concurrir a esta Comisión. Esto me confirma que lo que se busca es poner en el medio a este tipo de instituciones que son muy importantes. No hay que olvidar que esta empresa ha tenido muchos Presidentes y Directorios a lo largo de su historia. Hubo luchas electorales importantes, pero siempre se manejó un mismo criterio.

Conozco el ambiente porque desde los cinco años iba a reuniones políticas con mi padre. Siempre existió el respeto y nunca se trató de llegar a una meta, sin tomar en cuenta las consecuencias. De todos modos, hay que aclarar que, en su momento, el gremio apoyó a esa gente; CUTCSA vivía una crisis, que no tenía que ver con el país, con la región, ni siquiera con el sistema del transporte. Fue en ese momento en que esa gente accedió a los cargos. Cuando la empresa comenzó a salir de la crisis, el gremio fue el que decidió que otras personas ocuparan los cargos de Directores. Ahora, se quiere llegar de cualquier forma y cueste lo que cueste. Por eso digo que es un tema netamente político.

SEÑOR PRESIDENTE.- En realidad, esta Comisión había pensado en invitarlos a ustedes, luego de haber escuchado manifestaciones que podríamos calificar de diabólicas. Incluso, creo que debió haber intervenido la Justicia porque se llegó a hablar de muerte. Quedamos alarmados y, por ese motivo, decidimos invitarlos

SEÑOR SALGADO.- Quiero aclarar que llegaron acá después de haber ido a distintas radios y a la televisión. Tenemos grabaciones de los años 1997 y 1998, momentos en los que era muy fácil decir: "C.U.T.C.S.A. se cae". Como ustedes comprenderán, no se trata solamente de una herramienta de trabajo, sino que es un sentimiento. Recuerdo estas actitudes como si hubiesen pasado ahora; expresaban: "C.U.T.C.S.A., la nueva ONDA", etcétera. Repito, era esta misma gente que se manifestaba de esa forma en la radio y en la televisión. Naturalmente, hoy es muy fácil decir esas cosas por la situación que estamos viviendo.

Es más; buscaron los momentos más difíciles para impugnar un balance, cosa que nos frenó todo tipo de manejo con los bancos. Hasta el día de hoy dicen que salieron triunfantes, cuando lo último que hay sobre este tema es un informe del doctor Rippe que analiza cada uno de los puntos que abordó la Jueza y, en definitiva, señala que habría que dar alguna información un poco más clara en lo referente a las cuentas corrientes, pero de las cosas de fondo, como el FRA, etcétera, que habían sido denunciadas, no hizo lugar a ninguna. Tanto es así, que debió celebrarse una nueva Asamblea para que el mismo balance fuera aprobado por los propietarios.

En síntesis, creo que lo que hay detrás de todo esto son fines personales y políticos. Si los señores Senadores me permiten, quisiera hablar sobre lo que, creemos, es más importante, esto es, de la situación actual. C.U.T.C.S.A. tiene un programa de gestión de calidad que no lo hace con ninguna empresa multinacional sino en forma casera, con la gente que, fuera de su horario de trabajo, desea colaborar. A su vez, también tenemos el programa "Cero Accidente" que demuestra, claramente, cuando los accidentes aumentan, año a año, que nosotros los hemos disminuido en forma muy importante. Se trata de un incentivo para los conductores que no consiste solamente en la entrega de un premio una vez al año, sino que se hace en forma diaria, a través de reconocimientos, de pergaminos, de la distinción en el uniforme como conductor destacado, etcétera.

Repito, en números concretos, este plan nos ha permitido reducir enormemente la cantidad de accidentes. Asimismo, creemos que constituye una forma de contribuir con Montevideo. Tengan en cuenta los señores Senadores que la cantidad de kilómetros que recorren diariamente nuestras unidades equivale a dar seis vueltas y media alrededor del mundo. Eso se puede traducir en cuarenta o cincuenta choques menos -unos serán roces y otros más graves- por día, en Montevideo.

Otro tema sobre el que mucho se ha hablado y del que no nos olvidamos, tiene que ver con los guardas. A nuestro juicio, las empresas de transporte deben tener estructuras que, de alguna manera, la gente pueda pagar. Hoy C.U.T.C.S.A. -que es el 65% del mercado- está planteando que no quiere aumento de boletos. Quiere decir que la empresa a la que siempre se apunta, hoy entiende que no debe aumentarse la tarifa porque estamos viviendo un momento muy especial y porque con el ingreso que percibe actualmente la mayoría de las personas, se les haría muy difícil asumir ese costo. Evidentemente, no se puede hacer magia.

A continuación, voy a referirme al costo del boleto en dólares y a los $ 100.000 que nos cuesta, por día, el último aumento del gasoil. En la actual tarifa de $ 11, tenemos un costo de $ 1.30 más, debido a la variación del dólar. De todas maneras, de la misma forma que empezamos en 1998 y dijimos que la empresa era viable y que los trabajadores tenían su puesto de trabajo asegurado, pensamos que podemos seguir buscando ahorros y adecuando nuestras estructuras.

Cabe aclarar que en ninguna de las que tenemos planteadas, figura dejar a alguien en el camino. Pensando que se iba a incorporar la tecnología -que ahora quedó de lado- también, a partir de este año, ideamos un programa para el guarda destacado, fundamentalmente, apuntando al mejor relacionamiento con el cliente. También deseo destacar que muchas veces brindamos ómnibus para el traslado de escolares.

En 1994, el sistema de transporte de Montevideo vendió 355:700.000 boletos. De allí en adelante, ha ido bajando y en el año 2001 llegó a los 266:000.000 de boletos. Sin embargo, eso no es lo peor. En los primeros seis meses de este año, ya estamos en un mercado móvil de 250:000.000 de boletos. Quiere decir que el porcentaje de caída en el mercado -los más importantes se dieron en los años 1999, 2000 y 2001, representando el 5%- en el año 2002 estará por encima del 9%. La disminución en la venta de boletos de junio de 2001 a junio de 2002, fue de un 17%. Se perdieron 4:000.000 de boletos en un mes. Evidentemente, nos quedan dos lecturas en este sentido y es claro que llegamos a un punto de inflexión en el que deberemos adaptar los costos y trasladarlos a la tarifa lo menos posible a fin de que la gente siga siendo usuaria del sistema de transporte.

En diciembre de 1999, el boleto se vendía a U$S 0,69, en diciembre de 2000 a U$S 0,72, en diciembre de 2001 a U$S 0,64, en junio de este año -con el aumento de tarifa a $ 11- a U$S 0,65 y en la actualidad a U$S 0,41. Entonces, imaginemos lo que debería aumentar el boleto o, de lo contrario lo que deberíamos hacer para tratar que el negocio siguiera siendo viable y soportado por quienes pagan el boleto todos los días.

Con relación a los hurtos en las unidades, debemos señalar que en 1999 fueron 85; en el año 2000, 125; en el año 2001, 300; y, en estos siete meses, 300.

En lo que tiene que ver con la incorporación de la tecnología en el sistema de transporte -tema sobre el que mucho se ha hablado- debemos decir que, a nuestro juicio, no sólo no va a dejar a nadie por el camino, sino que va a reforzar las fuentes de trabajo.

La tecnología es para el conductor-cobrador y para el guarda; la tecnología es para lograr información exacta y sin discusión de las empresas. La idea es que la propia Intendencia, el propio organismo regulador, tenga la información exacta para, a partir de ahí, hacer que las empresas brinden un mejor servicio. Creemos que con los mismos costos podemos brindar en Montevideo un servicio mucho mejor que el que hoy estamos ofreciendo. Esta es nuestra visión sobre el tema tecnológico. Por otro lado, pensamos que se ha perdido una oportunidad y que la tecnología tendría que haber estado funcionando hace ya más de un año. No hay culpables, pero es un tema importantísimo para revitalizar el sistema del transporte.

Este es nuestro proyecto tecnológico que tenemos pronto, incluso con la incorporación de GPS y con una serie de aspectos muy importantes que le podrían dar al transporte, no sólo el retorno de cosas que se evaden -por ejemplo, los pases libres truchos y otras irregularidades que sabemos que existen porque los medios permiten hacer muchas falsificaciones- sino también marcar el rumbo que tenemos que seguir las empresas de transporte, sin discusiones y en forma objetiva.

Por supuesto que observamos la situación actual como muy difícil en el sector del transporte y seguimos aferrados a seguir transitando el camino que comenzamos en setiembre de 1998. Queremos tratar de hacer la reestructura y las adecuaciones porque

magia no hay. Si ANCAP, UTE y OSE tienen que adaptar sus costos porque sus paramétricas así se lo indican, los que reciben esos servicios también tienen que hacerlo. Podemos adecuar esas paramétricas de una manera o de otra.

Nuestra posición actual está siendo discutida; incluso, una vez que salgamos de aquí, vamos a seguir conversando sobre algunas medidas que debemos adoptar ya. Seguimos pensando que tenemos que buscar mecanismos que nos permitan adaptar nuestras estructuras evitando el aumento del boleto y esperando otras instancias -que aspiramos se concreten en los próximos días- sobre las que tenemos muchas expectativas porque permitirían revitalizar el transporte.

SEÑORA POU.- Quiero agradecer vuestra comparecencia en la tarde de hoy. Creo que es bueno que en la versión taquigráfica conste que han venido por propia voluntad y simplemente porque tomaron conocimiento de algunas versiones que se habían volcado en esta Comisión.

De todas maneras, más allá de garantizarles que nuestros compañeros de Comisión van a estar en conocimiento de lo que aquí se ha dicho por parte de ustedes -también tendrán a su alcance el valioso material entregado- pienso que lo más importante ha sido lo que se dijo en este último tramo. Me parece que en estos momentos que vive el país y las empresas, lo fundamental es mirar para adelante con un espíritu constructivo sabiendo, además, que ustedes como empresa tienen el derecho pero también la obligación de velar por ella. No se trata de una empresa cualquiera en virtud de que está ligada a una enorme cantidad de compatriotas que, por lo menos en Montevideo, hacen uso de ella como parte de sus necesidades básicas.

En consecuencia, después de haber entretenido vuestro tiempo y el nuestro pasando revista a una cantidad de temas que para nosotros ya quedaron en el pasado, nos parece importante decirles que para nosotros lo más trascendente es lo que se mencionó al final que, en definitiva, es de lo que se ocupa en general esta Comisión. Entonces, siempre que sea para hablar de estos últimos temas, para que ustedes nos acerquen sus ideas o para que nosotros podamos colaborar en lo que puede ser el mejoramiento del transporte, nos van a tener a su disposición.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ha sido muy importante vuestra presencia aquí y le auguramos mucho éxito en la gestión de CUTCSA. También hemos visto la buena voluntad que han puesto en estos momentos tan difíciles para el país, colaborando solidariamente para que se haga más llevadera la vida de la gente. Lo otro responde a una circunstancia fortuita que nos ha llevado a este camino.

Tenemos fe en toda la gente de CUTCSA -conozco a algunos de ustedes y sé que son gente de bien- y, reitero, lo demás responde a otro tipo de circunstancias, muy desmedidas por cierto. Incluso se habló de homicidios y otras cosas que no venían al caso.

De todas formas, con vuestra presencia aquí quedamos satisfechos; han dicho vuestra verdad y tenemos seguridad de que es así, aunque en realidad no quería emitir un juicio porque no era mi intención ponerme a favor de nadie. Además, tal como decía la señora Senadora Pou, ustedes han demostrado que quieren al país y eso es lo que debemos valorar inmensamente.

SEÑOR SALGADO.- Expresamos nuestro agradecimiento a la Comisión y dejamos constancia que, para el día a día y frente a la situación que se está viviendo, estamos totalmente a las órdenes. Tengan la seguridad de que como no vinimos de otro lado, sino que supimos recorrer todos y cada uno de los lugares de trabajo de esta empresa, quizás por formación hemos elegido este camino. Para nosotros hoy el objetivo es salir todos juntos. Hasta ahora, si el 10 era el día de cobro, nunca se pagó un día 10 después de las 13 horas, sino a las 9; hasta ahora nadie dejó de cobrar su salario vacacional y su licencia y, además, todos -más de 5.000 personas que trabajan en la empresa- percibieron su aguinaldo. Esto en otro momento sería algo totalmente normal, pero hoy no lo es.

En consecuencia, frente a cualquier duda que podamos despejar o cualquier otra cosa que podamos hacer por el tema del transporte, estamos a las órdenes.

Muchas gracias por habernos recibido.

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más asuntos a tratar, se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 15 y 58 minutos.)

.